



Im EXAMEN

Urteil und Ratschläge des Fachkritikers

MERCEDES-BENZ 3,5 TO DIESEL



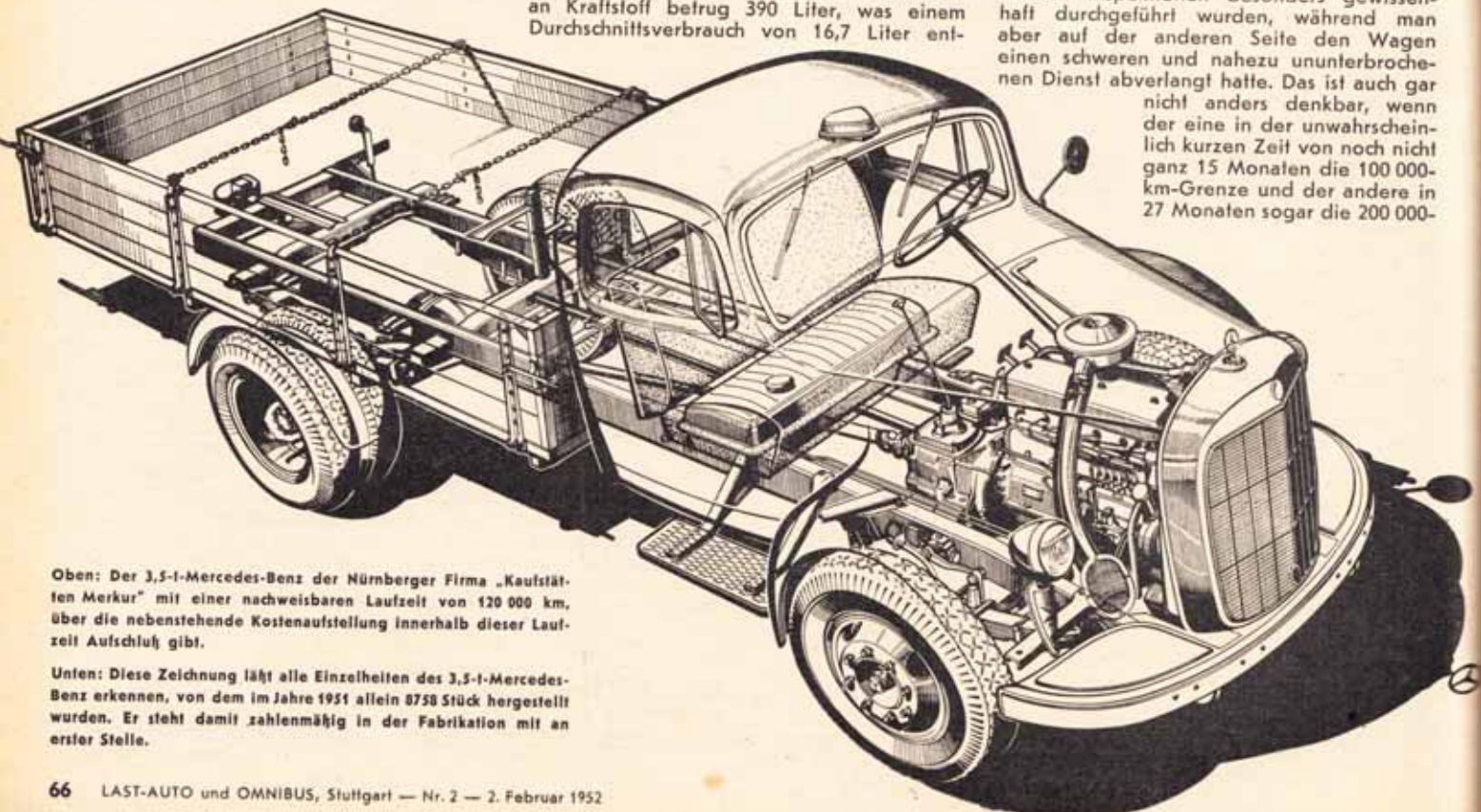
2500-km-Test nach 120 000 bzw. 200 000 km Laufzeit

In Heft 9/1950 unserer Zeitschrift veröffentlichten wir den Testbericht eines Mercedes-Benz Typ 3500, der gerade die Einfahrzeit hinter sich hatte. Inzwischen war uns aus dem Leserkreis bekanntgeworden, daß eine Reihe dieser damals in den Dienst gestellten Fahrzeuge die 100 000-km-Grenze bereits mehr oder weniger überschritten hatten. Aus der umfangreichen Liste dieser Veteranen haben wir alsdann zwei Wagen wahllos herausgesucht, deren Besitzer wir weder kannten, noch Einzelheiten von den Fahrzeugen wußten. Mit ihnen sind wir, ohne daß zuvor irgendetwas hergerichtet oder instandgesetzt werden konnte, auf eine 2500 km lange Non-stop-Fahrt von der österreichischen zur dänischen

Grenze und wieder zurück gegangen. Der Tachometer des einen Fahrzeuges zeigte bei der Abfahrt einen Kilometerstand von 118 539 und bei Beendigung 121 025 an. Die reine Fahrzeit für die genau 2486 km lange Strecke betrug 43 Stunden und entspricht somit einem Durchschnitt im Mittel von 53 km/h. Die Fahrstrecke selbst setzte sich aus oberbayerischen Gebirgsstraßen, Autobahnen und normalen Landstraßen zusammen. Aus der erzielten Durchschnittsgeschwindigkeit geht hervor, daß das belastete Fahrzeug auf den Autobahnen beispielsweise stundenlang mit Spitzengeschwindigkeit gefahren, ihm aber auch auf normalen Straßen das Höchsterreichbare an Leistung abverlangt wurde. Der Verbrauch an Kraftstoff betrug 390 Liter, was einem Durchschnittsverbrauch von 16,7 Liter ent-

spricht. An Schmieröl mußten 8 Liter insgesamt nachgefüllt werden = 0,32 Liter/100 km.

Während der eine Wagen eine nachweisbare Laufzeit von etwa 120 000 km hinter sich hatte, betrug die des anderen knapp 200 000 km. Nun, gegenüber dem Neufahrzeug merkte man schon, daß diese lange Laufzeit nicht spurlos an ihnen vorüber gegangen war, auch sah man auf den ersten Blick, daß Fahrer sie gepflegt und gewartet haben mußten, die etwas von ihrem Beruf verstehen. Innerhalb der Unterhaltung mit diesen — ihre Namen sollen hier auch nicht verschwiegen sein: 1. Chr. Koppaus, Bad Cannstatt, 2. Fr. Bröckel aus Birkach — konnte festgestellt werden, daß Unstimmigkeiten sofort nach Eintreten stets in Ordnung gebracht und die periodischen Inspektionen besonders gewissenhaft durchgeführt wurden, während man aber auf der anderen Seite den Wagen einen schweren und nahezu ununterbrochenen Dienst abverlangt hatte. Das ist auch gar nicht anders denkbar, wenn der eine in der unwahrscheinlich kurzen Zeit von noch nicht ganz 15 Monaten die 100 000-km-Grenze und der andere in 27 Monaten sogar die 200 000-



Oben: Der 3,5-l-Mercedes-Benz der Nürnberger Firma „Kaufstätten Merkur“ mit einer nachweisbaren Laufzeit von 120 000 km, über die nebenstehende Kostenaufstellung innerhalb dieser Laufzeit Aufschluß gibt.

Unten: Diese Zeichnung läßt alle Einzelheiten des 3,5-l-Mercedes-Benz erkennen, von dem im Jahre 1951 allein 8758 Stück hergestellt wurden. Er steht damit zahlenmäßig in der Fabrikation mit an erster Stelle.

km-Grenze erreichte. Gewiß, man stellt heute Anforderungen an einen Diesel-Lastkraftwagen, die vor noch nicht allzu langer Zeit vielleicht als utopisch bezeichnet worden wären. Die von uns geprüften Fahrzeuge beweisen aber, daß man heutzutage 100 000 km ohne kostspielige Reparatur und Überholung schon als eine Norm zugrundelegen kann, wenn der Fahrer bezüglich Pflege und Wartung die Forderungen des Herstellerwerkes gewissenhaft befolgt, Verständnis für motorische Dinge mitbringt und insgesamt den Wagen wie seinen eigenen behandelt.

Es soll an dieser Stelle natürlich nicht verschwiegen sein, daß dies leider bei allen Fahrzeugen noch nicht so ist. Tatsache aber bleibt, daß von Jahr zu Jahr immer mehr Wagen diese Laufzeiten erreichen, und der eine von uns wahllos herausgegriffene 3,5-l-Mercedes mit 200 000 km beweist sogar, daß gewissenhafte Materialauswahl, moderne, präzise Arbeitsmethoden, Werkstoff- und Teilekontrollen usw. die Laufzeiten einzelner Wagen über die Normgrenze von 100 000 km noch beträchtlich verlängern können.

Kraftfahrzeuge bzw. ihre Teile werden bekanntlich in mehr oder weniger großen Serien hergestellt, und viele Bauteile werden von werkfremden Firmen als Zubehör geliefert, denn sie sind darauf spezialisiert und verfügen infolgedessen über große Erfahrung. Darunter fallen Kolben, Ölfilter, Kugel- und Rollenlager, Einspritzausrüstung, Bremsen, elektrische Anlagen, Kupplung, Lenkung und vieles andere mehr. Trotz noch so gewissenhafter Kontrolle und noch so präziser Bearbeitung kann und wird nie ein Teil in allem genau so sein wie das andere, mögen sie sich äußerlich auch noch so gleich sein. Es kann also — heute allerdings schon zur erfreulichen Seltenheit geworden — praktisch noch einmal vorkommen, daß ein etwas aus der Art geschlagenes Fahrzeug sich unter den vielen befindet, das dann zu berechtigten Beanstandungen Anlaß geben kann. Hierfür übernimmt das Herstellerwerk selbstverständlich eine Garantie. Es mag aber in diesem Zusammenhang auch nicht verschwiegen sein, daß Käufer oder Fahrer nur allzu gern eigene Unterlassungssünden in der Bedienung, Pflege und Wartung auf den Hersteller abzuwälzen versuchen. Keiner möchte zugeben, vielleicht etwas verkehrt gemacht zu haben.

Nach dieser kleinen abschweifenden Betrachtung zurück zum eigentlichen Thema. Wir haben in letzter Zeit ganz bewußt am Schluß jedes Testberichtes einen sogenannten Wirtschaftlichkeitstest des betreffenden Fahrzeugs veröffentlicht, denn jeder Halter eines Lkw oder Omnibusses ist aus Rentabilitätsgründen gezwungen, eine solche Wirtschaftlichkeitsberechnung vorher aufzustellen. Nun kann man natürlich vorher nie wissen, wie unbekannte Faktoren am Schluß in dieser Rech-



Der 3,5-l-Mercedes-Benz einer Stuttgarter Weinbrennerei mit einer nachweisbaren Laufzeit von 200 000 km, die das Fahrzeug innerhalb einer Zeit von 27 Monaten zurücklegte. An Kundendienst- und Reparaturkosten wurden in diesem Zeitraum 2451,— DM aufgewendet, was einer Monatsquote von 90,77 DM entspricht.

nung wirklich aussehen, denn sie hängen zu stark von dem Mann ab, der das Fahrzeug in Obhut hat. Man kann sich wohl auf Erfahrungswerte stützen, doch stellen sie immer nur einen Mittelwert dar. Erst nach Ablauf eines Jahres oder Außerdienststellung des Fahrzeuges wird man eine in allen Teilen den tatsächlichen Verhältnissen entsprechende Kostenrechnung aufstellen können.

Unsere Testfahrten dienten also nicht nur der Aufgabe, zu beweisen, daß Fahrzeuge so hohe Laufzeiten ohne ungewöhnliche Reparaturkosten erreichen, sondern auch zu prüfen, ob die in unseren Wirtschaftlichkeitsfesten eingesetzten Erfahrungswerte in der Mitte liegen und nicht etwa zu sehr nach der einen oder anderen Seite abweichen.

Bei Überprüfung der Testfahrzeuge konnte festgestellt werden, daß z. B. in beiden Fällen der Betrag für Instandsetzung, Reifen, Kraftstoff usw. unterschritten worden ist. Der gefahrene Kilometer kostete an Reifen 4,0 Pf., an reinen Reparaturkosten 0,9 Pf., an Schmieröl 0,9 Pf. und an Kraftstoff 6,8 Pf. Zählt man bei dem Reparaturkonto die Neuanschaffung von Zubehör usw. hinzu, so erhöht sich der Kilometerpreis auf 2,2 Pf. und liegt damit immer noch weit niedriger als der Erfahrungswert.

Beim zweiten Wagen mit 200 000 km Laufzeit unterscheiden sich die einzelnen Posten nur um wenige Prozent, ein Zeichen, daß diese Beträge nicht nur einen Einzelfall darstellen. Wir haben von einem der beiden Wagen eine genaue Aufstellung der Kosten in unten-

stehender Tabelle zusammengestellt. Sie sind dem im übrigen gewissenhaft geführten Fahrtenbuch des betreffenden Wagens entnommen und decken sich, wie schon gesagt, mit denen des 200 000-km-Wagens. Sie enthält nur die beweglichen Kosten für 1 km, da die festen Kosten sich praktisch durch die Fahrzeit nicht verändern.

1. Abschreibung vom halben Kaufpreis, in Pf. ohne Bereifung 2,3
2. Kraftstoffverbrauch: 17,2 Liter/100 km 6,8
3. Schmierölverbrauch: 0,4 Liter/100 km 0,9
4. Bereifung 4,0
5. Instandhaltung 2,2

in Pfennigen: 16,1

Was das Reparaturkonto anbetrifft, so wurden die Bremsen innerhalb der 100 000 km ein Mal neu belegt, ebenso die Ventile ein Mal eingeschlifft. Die übrigen Posten entfallen auf Ventil- und Bremseneinstellung, Instandsetzung der Einspritzanlage, der Federn sowie auf andere kleinere Reparaturen.

Interessant sind in diesem Zusammenhang im übrigen ein paar Zahlen: welche Drehzahl der Motor in dieser Laufzeit insgesamt gemacht hat, welchen Weg der Kolben eines Zylinders dabei zurücklegte und wieviel Luft der Motor dabei verschlungen hat.

Bei 100 000 km drehte sich das Hinterrad 40 Millionen mal, der Motor dagegen 210 Millionen mal. Der Kolben legte einen Weg von 50 Millionen Meter = 50 000 km, also die Hälfte der gesamten Fahrstrecke zurück. Dabei sind nicht berücksichtigt Leerlauf sowie das Fahren in den kleineren Gängen, so daß in Wirklichkeit diese Werte noch um 20 bis 25 Prozent höher liegen dürften. Der Motor saugte innerhalb der 100 000 km 475 Millionen Liter oder 475 000 cbm Luft an, was dem Inhalt eines Gaskessels von 100 m Durchmesser und 60 m Höhe entspräche.

Diese wenigen Zahlen mögen genügen, um sich einmal praktisch vorzustellen, welche ungeheure Leistung und Dauerfestigkeit dem Material, wie Kolben, Kurbelwelle, Ventilen, Lagern usw., in einer solchen Zeit zugemutet wird.

Die Fahreigenschaften der geprüften Fahrzeuge sowie die Motorleistungen waren noch durchaus zufriedenstellend. Der Wagen mit 200 000 km Laufzeit ist inzwischen nun im Motor überholt worden. Der Preis für den Austauschmotor betrug 1750 DM. Der äußerliche Zustand des Gesamtfahrzeugs war aber so, daß ihm ohne weiteres noch einmal die gleiche Laufzeit zugemutet werden kann, wengleich einzelne weitere Bauteile, wie Lenkung usw., in nächster Zeit instandgesetzt werden müssen. Gebauer

Mercedes L 3500

in Dienst gestellt am 10. 7. 1950. — 100 000 km gefahren am 29. 9. 1951.

Monat	Arbeits-tage	gefahr-ene km	Verbr. in kg	Verbr. in DM	Schmieröl in Ltr.	in DM	Reifen DM	Reparat. DM	Neuansch. DM	Steuer DM	Versich. DM
Juli 1950	18	3910	595	226,10	13	27,80	—	40,25	—	48,75	40,75
Aug. 1950	27	5672	875	331,10	23	50,20	—	—	—	48,75	40,75
Sept. 1950	27	6610	950	362,68	31	68,60	—	16,40	—	48,75	40,75
Okt. 1950	27	6311	960	365,30	17	35,00	—	9,35	—	48,75	40,75
Nov. 1950	26	7378	1010	410,60	16	33,60	—	117,70	127,00	48,75	40,75
Dez. 1950	24	6435	916	348,08	18	36,20	32,15	5,00	174,45	48,75	40,75
Januar 1951	26	7618	1087	444,50	35	74,45	—	—	—	48,75	40,75
Febr. 1951	24	7813	1090	490,50	24	50,80	907,80	2,10	—	48,75	40,75
März 1951	26	7401	1090	490,50	32	69,70	1751,50	40,85	—	48,75	40,75
April 1951	25	7431	1226	951,52	30	64,95	298,10	48,75	—	48,75	40,75
Mai 1951	25	7923	1150	577,38	34	73,10	—	200,—	—	48,75	40,75
Juni 1951	20	5098	800	397,37	23	51,40	—	—	827,45	48,75	40,75
Juli 1951	25	7721	1055	545,75	41	98,90	919,10	250,45	140,—	48,75	40,75
Aug. 1951	25	6788	950	461,83	36	96,00	45,30	154,25	—	48,75	40,75
Sept. 1951	26	5642	805	410,40	30	74,90	—	11,05	—	48,75	40,75
Summe	371	100 000	14 559	6813,61	403	905,60	3953,95	896,15	1268,90	731,25	611,25

Technische Daten: Kraftstoffverbrauch = 14 559 kg oder 17 118 Liter = 14,5 kg oder 17,1 Liter/100 km.

Schmierölverbrauch = 403 Liter = 0,4 Liter/100 km.

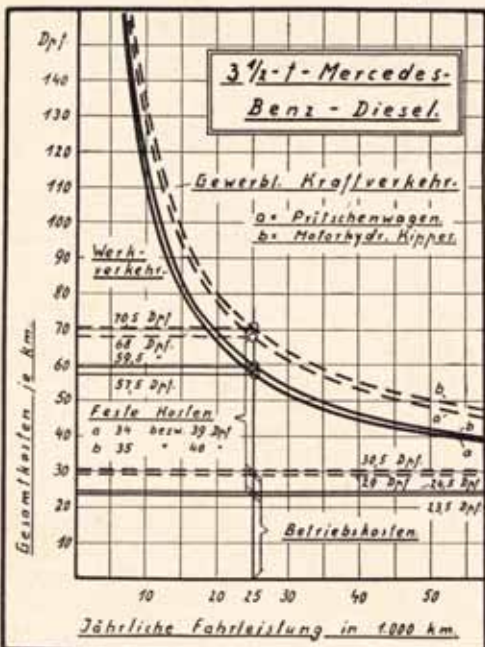
Bei 371 Arbeitstagen wurden 270 km je Tag gefahren.

Wirtschaftlichkeitstest für den Mercedes-Benz 3,5-Tonner-Diesel-LKW

Als nach Überwindung des ersten Schocks auch die deutsche Automobil-Industrie nach dem Zusammenbruch daranging, die Herstellung von Kraftfahrzeugen wieder aufzunehmen, war es neben verschiedenen anderen Nutzfahrzeugfabriken die Firma Daimler-Benz, die außer einem 5-Tonner den leichteren Schnelllastwagen für 3 1/2 t als ersten dieser Größenklasse wieder auf den Markt brachte. Die Herstellungsziffern steigerten sich von Jahr zu Jahr erheblich und erreichten 1951 rund 8760 Stück. Die Nutzlast wurde dabei von 3 1/2 t auf 3 1/2 t gesteigert. Damit steht dieser Fahrzeugtyp in der Herstellungszahl an der Spitze aller Nutzfahrzeuge, unberücksichtigt der Tatsache, daß auch noch für 890 Mercedes-Benz-Omnibusse das gleiche 3 1/2-t-Fahrgestell verwendet wurde.

Damit wird diesem Fahrzeug von vornherein ein Werturteil der Praxis ausgestellt, das durch technische und wirtschaftliche Testung zwar noch unterstrichen werden kann, aber eigentlich nicht erst bewiesen zu werden braucht. Mit einer verhältnismäßig hohen Spitzengeschwindigkeit von 80 km/std, mit einem sehr günstigen Brennstoff- und Ölverbrauch, mit einem niedrigen Eigengewicht (und damit günstigem Steuersatz), mit einer besonders hohen Lebensdauer des Motors, mit sehr niedriger Radhöhe und mit allem modernen Fahrkomfort, wie er heute auch für das Nutzfahrzeug verlangt wird, stellt sich dieser Typ als ein Transportmittel für den Nah- und Fernverkehr dar, das ein hohes Maß an Leistung und Wirtschaftlichkeit erreicht. Ebenso steht eine Ausführung mit verlängertem Radstand von 4,2 m und einer Pritschenlänge von 4,5 m (statt normal 3,8) zur Verfügung, die bei Beförderung leichteren und sperrigen Gütes von Nutzen sein kann. Selbst als motorhydraulischer Dreiseitenkipper beträgt die zulässige Nutzlast noch 3,3 t, die Mitführung von Anhängern zur Erhöhung der Leistung ist selbstverständlich ebenfalls möglich (zulässiges Anhänger-Gesamtgewicht 4600 kg, d. h. etwa 3-3 1/2 t Nutzlast).

Die Vergleichsätze der festen Aufwendungen je Fahrlage und der Betriebskosten je km liegen gegenüber den Vergütungen nach Teil I der NVP besonders günstig, weil hierbei automatisch die volle Nutzlaststufe von 4 t (bzw. 5 t für den Kipper) in Anwendung kommt und auch in der neuen NVP der Kalkulation für diese Klasse noch der Vergasermotor zugrunde liegt. Dadurch wird besonders bei großen Fahrleistungen ein hoher Wirtschaftlichkeitsgrad erzielt, der heute mehr denn je ausschlaggebend für den Nutzfahrzeugbetrieb ist. Abschließend sei noch erwähnt, daß von diesem Typ auch ein Sattel-schlepperfahrgestell mit einem Radstand von 3,2 m geliefert wird, das eine weitere Variation für seine Einsatzmöglichkeit bietet.



(Zeichnung Schöpke)

Die Gesamtkosten je km für einen Mercedes-Benz 3 1/2-t-Diesel-Lkw als Pritschenwagen und motorhydraulischer Dreiseitenkipper beim Einsatz im Werk- und im gewerblichen Güterkraftverkehr.

Selbstkosten-Aufstellung		Pritschenwagen	Dreiseitenkipper
A. Anlagekapital:			
1. Kaufpreis mit Bereifung, Zulassung usw.	DM	15 900	18 000
2. Wiederbeschaffungspreis der Bereifung (ohne Ersatzreifen)	DM	2 150	2 150
3. Halber Kaufpreis mit Bereifung	DM	7 950	9 000
4. Umlaufkapital I	DM	2 800	2 800
5. Betriebsnotwendiges Kapital (Summe A3 + A4)	DM	10 750	11 800
6. Halber Kaufpreis ohne Bereifung	DM	6 875	7 925
B. Feste Kosten im Jahr:			
1. Verzinsung d. Anlagekapitals 6 1/2 % von A5)	DM	699	767
2. Abschreibung des halben Kaufpreises, ohne Bereifung (A6 : D1)	DM	982	1 132
3. Kraftfahrzeugsteuer	DM	570	615
4. a) Haftpflichtversicherung	DM	567	567
b) Kaskoversicherung mit 100 DM Selbstbeteiligung (einschl. 5 % Versicherungssteuer)	DM	478	478
5. Unterstellung	DM	300	300
6. Winterschutz	DM	160	160
7. Fahrerlohn einschl. Urlaubsvertretung und sozialer Abgaben	DM	3 800	3 800
8. Allgemeine Unkosten für Verwaltung u. Büro	DM	500	500
9. Nebenleistungen	DM	394	411
Summe der festen Kosten im Werkverkehr	DM	8 450	8 730
10. Unternehmervergütung	DM	845	873
11. Umsatzsteuer 4,1 % von den Summen B1-10	DM	375	397
Summe der festen Kosten im gewerblichen Einsatz	DM	9 670	10 000
C. Bewegliche Kosten je km:			
1. Abschreibung vom halben Kaufpreis, ohne Bereifung (A6 : D2)	Dpf	2,3	2,6
2. Kraftstoffverbrauch	Dpf	6,2	6,6
3. Schmierstoffverbrauch	Dpf	1,3	1,4
4. Bereifung (A2 : D3)	Dpf	6,2	6,2
5. Instandhaltung	Dpf	7,5	7,7
Summe d. Betriebskosten i. Werkverkehr, Obertrag	Dpf	23,5	24,5

Selbstkosten-Aufstellung		Pritschenwagen	Dreiseitenkipper
Obertrag		Dpf	Dpf
6. Unternehmergewinn		4,3	4,7
7. Umsatzsteuer, 4,1 % von der Summe C1-6		1,2	1,3
Summe d. Betriebskosten im gewerblichen Einsatz		29,0	30,5
D. Hilfsdaten:			
1. Fahrzeuglebensdauer in Jahren		7	7
2. Höchstfahrleistung in 1000 km		300	300
3. Lebensdauer der Reifen in 1000 km		35	35
4. Brennstoffverbrauch je 100 km in Liter		14,5	15,5

Betriebswirtschaftliche Kennzahlen		Pritschenwagen	Dreiseitenkipper
A. Anschaffungspreise:			
1. Komplett mit Zulassung usw.	DM	15 900,—	18 000,—
2. Je Tonne zusätzliche Nutzlast	DM	454,—	545,—
3. Je PS Motorleistung	DM	177,—	200,—
B. Feste Aufwendungen:			
1. Im Jahr a) Werkverkehr	DM	8 450,—	8 730,—
b) Gewerblicher Verkehr	DM	9 670,—	10 000,—
2. Je Fahrlage (260 Fahrlage im Jahr) a)	DM	32,50	33,60
b)	DM	37,20	38,50
3. Tagessatz nach Teil I der NVP	DM	41,—	46,50
C. Betriebskosten:			
1. Je km a)	Dpf	6,90	24,5
b)	Dpf	8,15	30,5
2. Kilometersatz nach Teil I der NVP		23,5	47,—
D. Gesamtkosten:			
1. Im Jahr bei 25 000 km Fahrleistung a)	DM	42,—	14 855,—
b)	DM	42,—	17 625,—
2. Je Fahrlage a)	DM	14 325,—	57,15
b)	DM	16 920,—	67,80
3. Je km a)	Dpf	55,10	59,5
b)	Dpf	65,10	70,5
4. Je t/km bei halber Auslastung a)	Dpf	57,5	36,—
b)	Dpf	68,—	42,5
5. Je Betriebsstunde (bei 8 Stunden Arbeitszeit) a)	DM	33,—	7,15
b)	DM	39,—	8,45
6. Stundensatz nach Teil II der NVP	DM	9,30	10,50
E. Nutzlast:			
1. Zulässig insgesamt	kg	3 500	3 300
2. Laderaum (Pritsche ohne Aufsatzbretter) (Radstand 4,2 m)		4 (4 1/4)	2 1/2

Erläuterungen:

- Betrag für Vorräte an Betriebsmitteln usw.
- Aufwendungen für unproduktive Fahrten (zu Reparaturzwecken usw.), errechnet mit 80% der Betriebskosten für 260 x 8 km im Jahr.
- Entgelt für die Mitarbeit des Unternehmers bei der Verwaltung des Fahrzeugbetriebs (kein Unternehmergewinn), errechnet mit 10% der Summe B1 bis 9).
- Errechnet mit 10% vom betriebsnotwendigen Kapital (A5), geteilt durch 25 000 km Fahrleistung im Jahr.

Kennzahlen für Belademöglichkeit	Pritschenwagen		Dreiseitenkipper	
	Zuläss. Beladg. kg	Ungefähre Ladehöhe cbm	Zuläss. Beladg. kg	Ungefähre Ladehöhe cbm
1. Basalt-Lava, porig, gebr.	3 500	3	3 300	2 1/2
2. dito, porig, ungebr.	3 500	2	3 300	2
3. Basaltspalt und -schotter	3 500	2 1/2	3 300	2 1/2
4. Beton mit Ziegelbrocken	3 500	2	3 300	2
5. Beton mit Kalksteinbrocken	3 500	1 1/2	3 300	1 1/2
6. Beton mit Granitbrocken und Kies	3 500	1 1/2	3 300	1 1/2
7. Braunkohle	3 100	4-4 1/2	2 200	3
8. Braunkohlenbriketts	3 500	3 1/2	3 300	3
9. Erdaushub	3 500	2	3 300	2 1/2
10. Granit	3 500	1 1/2	3 300	1 1/2
11. Granitschotter	3 500	2 1/2	3 300	2 1/2
12. Haussteine	3 500	1 1/2	3 300	1 1/2
13. Kalk, gebrannt	3 500	2 1/2	3 300	2 1/2
14. Kalkschotter	3 500	2 1/2	3 300	2 1/2
15. Kartoffeln	3 100	4 1/2	2 100	3
16. Kies, trocken bis naß	3 500	1 1/2-2	3 300	1 1/2-1 1/2
17. Kohlen, Ruhr	3 500	4 1/2	2 500	3
18. Koks, Gas	1 800	4 1/2	1 200	3
19. Koks, Zechen	2 100	4 1/2	1 400	3
20. Lehm	3 500	2	3 300	1 1/2
21. Mörtel	3 500	2	3 300	1 1/2
22. Pflastersteine	3 500	1 1/2	3 300	1 1/2
23. Röhren	2 700	4 1/2	1 800	3
24. Sand	3 500	2 1/2	3 300	2
25. Schnee, fr. gefallen bis	600	4 1/2	400	3
26. Schnee, feucht	2 200	4 1/2	1 500	3
27. Torf, feucht	2 700	4 1/2	1 800	3
28. Torf, lufttrocken	1 600	4 1/2	1 100	3
29. Ziegelsteine, gewöhnl.	3 500	2 1/2	3 300	2 1/2
30. Ziegelsteine, Klinker	3 500	2	3 300	1 1/2
kg				
31. Buche, frisch	3 500	3 1/2	3 300	3 1/2
32. Buche, lufttrocken	3 500	4 1/2	3 300	4 1/2
33. Eiche	3 500	3 1/2	3 300	3 1/2
fm				
34. Fichte und Tanne, ganz frisch	3 500	3 1/2	3 300	3 1/2
35. Fichte und Tanne, waldtrocken	3 500	4 1/2	3 300	4 1/2
36. Fichte und Tanne, lufttrocken	3 500	6 1/2	3 300	6
37. Kiefer und Lärche, frisch	3 500	4	3 300	3 1/2
38. Kiefer und Lärche, lufttrocken	3 500	5 1/2	3 300	5 1/2

- Durch Aufsatzbretter bessere gewichtsmäßige Auslastung möglich.
- Durch Höherladen oder Ausladen nach hinten größerer Laderaum angenommen.